Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5396

07. 08. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/5314 —

Geschäftsführung der Deutschen Bahn AG

Der Schienenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland befindet sich in einer schwierigen Situation. Er verliert Jahr für Jahr weitere Marktanteile. Im Sektor des Güterverkehrs muß gerade in den 90er Jahren von wahren Einbrüchen im Schienengüterverkehr und einem explosionsartig ansteigenden Lkw-Verkehr gesprochen werden.

Gleichzeitig findet beim Schienenunternehmen Deutsche Bahn AG ein massiver Personalabbau statt, der Dimensionen erreicht, wo die Sicherheit im Bahnverkehr gefährdet wird. Beim rollenden Material wird zunehmend auf Substanz gefahren. Mußten früher Loks alle fünf bis sechs Jahre zur großen Wartung ins Ausbesserungswerk, erfolgt dies heute nur noch alle acht Jahre.

In dieser Situation benötigt die Deutsche Bahn AG ein optimales, effizientes und unabhängiges Management, das sich ausschließlich den Interessen des Schienenverkehrs verpflichtet sieht.

Im Falle des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG scheint das nicht gegeben zu sein. Aufgaben, die der Vorstandsvorsitzende wahrzunehmen hat, könnten mit privaten Interessen und privater Geschäftstätigkeit kollidieren, die so gut wie ausschließlich mit dem Straßenverkehr und zum Teil dem Luftverkehr verbunden sind. Heinz Dürr ist mit seiner Familie Mehrheitseigentümer und Aufsichtsratsvorsitzender im Stuttgarter Dürr-Konzern, der einen Jahresumsatz von 1,44 Mrd. DM (1995) und weltweit 3 182 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (1995) aufweist. Im Bereich der Lackieranlagen für Autos hält die Dürr AG weltweit knapp ein Drittel des gesamten Marktes und ist damit nach eigenen Angaben „führender Systemlieferant" in ihrer Sparte [vgl. „Dürr – Ein Systemhaus" (1995)]. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich damit auf einen Verkehrsträger, der in maßgeblicher Konkurrenz zur Schiene steht.

Hinsichtlich der Firmenstrategie konstatiert das Unternehmen Dürr, daß es „die Gesamtverantwortung für alle Projekte" übernimmt: „Von der Vorplanung bis zum System-Service, von den Lackiereinrichtungen bis zur Umwelt- und Fördertechnik – alles aus einer Hand". In dem Dürr-Geschäftsbericht werden einer solchen Unternehmensstrategie Synergieeffekte zugesprochen und festgestellt, die „entscheidende Voraussetzung für den Erfolg" seien „simultane Abläufe mit enger Vernetzung (und) durchgängige Verantwortlichkeiten" (Dürr – Geschäftsbericht 1994; „Dürr – Ein Systemhaus", 1995).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. August 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Heinz Dürr war neben seinen Engagements im eigenen Unternehmen vor der Übernahme des Bahnvorsitzes als Vorsitzender von AEG mit der Sanierung dieses Elektrokonzerns beauftragt. In dieser Eigenschaft mußte er „im August 1982 den bitteren Gang zum Vergleichsverwalter antreten" (Wirtschaftswoche vom 12. Oktober 1990). Er verkaufte anschließend „die Reste der AEG an die Stuttgarter Daimler-Benz AG", deren Vorstandsmitglied Heinz Dürr ebenfalls war. Im weiteren Geschäftsverlauf von AEG kam es zu einem fortgesetzten Niedergang des Unternehmens, was Anfang 1996 in der Auflösung dieser von Walther Rathenau gegründeten Traditionsfirma mündete. Heinz Dürr wechselte Ende 1990 vom Posten des Vorstandsvorsitzenden der AEG auf den Posten des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn. Das Magazin „Stern" schrieb damals, Franz Steinkühler habe kurz zuvor „geflachst, Daimler solle doch lieber die Bundesbahn übernehmen. Das würde mehr Sinn machen. Nun ist es fast soweit. AEG-Chef Heinz Dürr wird diese Woche zum neuen Bundesbahnpräsidenten gekürt." (Nr. 43/1990).

Zweieinhalb Jahre später zog das „Manager Magazin" (4/1993) eine erste Bilanz: „Seit Dürr steuert, rast die Bahn schneller als je zuvor in die roten Zahlen. Vorläufiger Tiefpunkt: Mit rund neun Milliarden Mark hat sich der Fehlbetrag der DB allein 1992 fast verdoppelt." Das Blatt sagte für die Zeit nach der DB AG-Gründung weitere Marktverluste der Bahn voraus und machte dafür Management-Fehler Heinz Dürrs verantwortlich: „Wie nämlich die Bahn AG verlorene Marktanteile zurückgewinnen will, mit welchen Konzepten sie ihre Schwächen im Konkurrenzkampf mit den anderen Verkehrsträgern beseitigen will, dafür hat Dürr im wesentlichen nur Ankündigungen zu bieten . . . Dieser Verzicht auf strategische Vorarbeit kommt einer Milliardenverschwendung gleich."

In dem zitierten Artikel im „Manager Magazin" wurde auf die Kluft hingewiesen, die zwischen dem guten PR-Image von Heinz Dürr einerseits und der schlechten Manager-Performance (bei AEG und der Bahn) andererseits bestehe. Der Grund dafür liege, so dieses Blatt, u. a. darin, daß Heinz Dürr bei der Deutschen Bundesbahn einen früheren Bonner „Stern"-Korrespondenten als seinen persönlichen Mitarbeiter eingestellt habe, dessen Aufgabe allein die Imagepflege von Dürr sei.

Vorbemerkung

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entscheidet als Wirtschaftsunternehmen über die Führung der Geschäfte in der Gesellschaft. Die Bundesregierung kann im Bahnbereich nur im Rahmen der verbliebenen staatlichen Verantwortung Auskunft geben.

Unter Bezug auf das Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung vom 28. Juni 1996 an die Präsidentin des Deutschen Bundestages über die Auslegung zu den §§ 105 und 108 GO-BT werden die Fragen 4 und 5 ohne Bindungswirkung für die Bundesregierung beantwortet.

1. Sieht die Bundesregierung Anlaß, im Aufsichtsrat darauf hinzuwirken, daß die Bestellung von Heinz Dürr zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG wegen wichtigen Grundes i. S. d. § 84 Abs. 3 des Aktiengesetzes widerrufen wird?

Nein.

2. Bieten die in der Vorbemerkung genannten Sachverhalte, insbesondere die wirtschaftliche Tätigkeit als Mehrheitseigentümer und Aufsichtsratsvorsitzender eines Autolackierkonzerns, die Gewähr für die Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters (vgl. § 117 resp. § 93 des Aktiengesetzes), oder ergibt sich für die Bundesregierung die Notwendigkeit, die ihr nach Aktienrecht offenstehenden Möglichkeiten zu nutzen?

Der Bundesminister für Verkehr hat den Vorstand der DB AG sowohl in der Hauptversammlung 1995 als auch 1996 entlastet (§ 120 AktG) und damit die erfolgreiche Unternehmensführung der DB AG durch den Vorstand für die Geschäftsjahre 1994 und 1995 gebilligt.

3. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Tatsache bei, daß Ende 1995 der Schuldenstand des Bundeseisenbahnvermögens bei rd. 80 Mrd. DM liegt, bei Übernahme des neuen Bahnchefs im Jahre 1990 jedoch prognostiziert worden war, daß die „Schulden des Staatsunternehmens 1995 bei fast 70 Milliarden Mark" („Der Spiegel" 81/1991) liegen würden, falls keine Sanierungsmaßnahmen ergriffen würden?

Die Bundesregierung sieht keinen Zusammenhang zwischen dem Schuldenstand des Bundeseisenbahnvermögens bzw. den in früheren Jahren prognostizierten Schuldenständen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und den Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage.

4. Unterstützt die Bundesregierung eine bei der Deutschen Bahn AG zu beobachtende Aufsplitterung auf fast 200 Tochterunternehmen, die eine Parallele zur Firmenstrategie Heinz Dürrs bei der AEG (vgl. Wirtschaftswoche vom 12. Oktober 1990) sein könnte, oder setzt sich die Bundesregierung für eine entgegengesetzte Firmenphilosophie („alles aus einer Hand") ein, wie sie im Geschäftsbericht des Dürr-Konzerns propagiert wird?

Die DB AG hielt am 31. Dezember 1995 direkt oder indirekt 257 Beteiligungen. Sie entscheidet als Wirtschaftsunternehmen über die Gestaltung des Beteiligungsportfolios nach wirtschaftlichen Grundsätzen in eigener Verantwortung, wobei die haushaltsrechtlichen Bestimmungen beachtet werden.

5. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß „im Vergleich zum Personalbestand von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn im Jahr 1990 die Zahl der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bis Ende 1994 um 190 000 (sank)" (Geschäftsbericht der DB AG 1994), daß im Jahre 1995 nach Angaben des DB AG-Vorstands im Konzernbereich weitere 22 000 Stellen gestrichen wurden und daß dieser Arbeitsplatzabbau von mehr als 200 000 zu rd. zwei Dritteln in den neuen Bundesländern stattfindet, während Heinz Dürr bei Antritt seines Postens bei der Bundesbahn als ein Ziel formuliert habe, „Arbeitsplätze zu schaffen" („Journal Frankfurt", 3/1991)?

Die Anpassung des Personalbestandes an den für eine nachfragegerechte und sichere Verkehrsabwicklung erforderlichen Personalbedarf ist eine wichtige Aufgabe der Unternehmensleitung der DB AG. Sie trägt damit ihrer Verantwortung für eine lei-

stungsfähige und wirtschaftliche Bahn Rechnung, die in der Lage ist, sich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt zu behaupten.

Ziel dieser Maßnahmen ist die langfristige Sicherung einer möglichst großen Zahl wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze bei der Bahn. Die Bundesregierung sieht darin einen wesentlichen Bestandteil der am 1. Januar 1994 begonnenen Bahnreform.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333